

P 15x17.

ANCIENNE COMPAGNIE
DU
CHEMIN DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

DOCUMENTS

relatifs à la

DÉCHÉANCE PRONONCÉE CONTRE ELLE

EN SUISSE ET EN ITALIE

LAUSANNE

IMPRIMERIE GEORGES BRIDEL

—
1878

PA

3260

CONTENU

	Pages
A. Arrêté du Conseil fédéral concernant la déchéance de la concession accordée à la Ligne d'Italie, du 19 septembre 1872	3
B. Extrait du rapport de la Commission du Conseil des Etats sur le recours de la Compagnie de la Ligne d'Italie, concernant la déchéance prononcée par l'arrêté sous lettre A	6
C. Discours prononcé par M. Ceresole, président de la Confédération lors de la délibération du Conseil des Etats sur les conclusions du rapport sous lettre B	14
D. Résumé du jugement du Tribunal de Commerce de Turin, prononçant la déchéance de la concession accordée à la Compagnie de la Ligne d'Italie, du 7 avril 1874	24
E. Confirmation du jugement qui précède par la Cour d'Appel de Turin, le 2 juillet 1875	24
F. Résumé du jugement du Tribunal de Commerce de Turin, attribuant à l'Administration générale des travaux publics du Royaume d'Italie les terrains appartenant à l'ex-Compagnie de la Ligne d'Italie et les travaux exécutés par cette dernière dans la vallée de l'Ossola, du 29 janvier 1878	25
G. Adjudication du chemin de fer de la Ligne d'Italie à la Compagnie du chemin de fer du Simplon, du 16 mars 1874	25
H. Extrait du rapport du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Simplon pour l'exercice de 1876	26



ANCIENNE COMPAGNIE
DU
CHEMIN DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

DOCUMENTS

relatifs à la

DÉCHÉANCE PRONONCÉE CONTRE ELLE

EN SUISSE ET EN ITALIE

LAUSANNE

IMPRIMERIE GEORGES BRIDEL

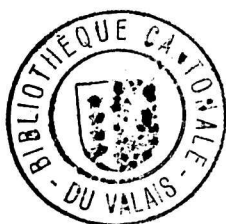
—
1878

Médiathèque VS Mediathek



1010841680

PH 3260



48/707

A

ARRÊTÉ DU CONSEIL FÉDÉRAL
CONCERNANT LA DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION ACCORDÉE
A LA LIGNE D'ITALIE
(Du 19 Septembre 1872.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

Vu

1° Un exposé du Conseil d'Etat du Valais, du 5 Juillet 1872, dans lequel il demande qu'il plaise au Conseil fédéral de déclarer nulle et non avenue la ratification fédérale accordée à la concession de la Ligne d'Italie le 15 Mai 1868, ainsi que plusieurs autres offices de la dite autorité, concernant cette demande, datée du 1^{er} Août (mémoire imprimé), 2/3 Août et 16 Août 1872 ;

2° La réponse de l'Administration de la Ligne d'Italie du 29 Août 1872, avec annexes ;

3° Une expertise de l'état actuel des travaux du chemin de fer dans le Canton du Valais en général, datée du 2 Septembre 1872 ;

4° Une expertise spéciale de l'état des travaux dans la section où la digue du chemin de fer doit former en même temps la digue du Rhône ;

5° Tous les actes relatifs à la Ligne d'Italie ;

Vu qu'il conste :

a) Que la Compagnie ne s'est conformée ni aux engagements stipulés dans la concession relativement à l'exécution des travaux, ni aux conditions fixées par le Conseil fédéral lors de l'acceptation de la justification financière;

b) Que les travaux dans les sections à construire encore ont été complètement suspendus faute de moyens suffisants, et qu'il n'existe aucune perspective assurée d'une prompte amélioration dans la position de la Compagnie ;

Considérant :

Qu'une prolongation de cette situation est incompatible avec les intérêts du canton du Valais aussi bien qu'avec ceux de la Confédération ;

En application des art. 11 et 18, second alinéa de la loi sur la construction et l'exploitation de chemins de fer du 28 Juillet 1852, de l'arrêté fédéral du 12 Juillet 1872, concernant l'autorisation donnée au Conseil fédéral d'approuver des concessions, et de l'art. 90, chiffre 10 de la Constitution fédérale ;

Sur le rapport et la proposition du Département de l'Intérieur,

Arrête :

1. La ratification fédérale de la concession accordée par le Grand Conseil du Canton du Valais, le 6/17 Février 1866, à la Compagnie dite de la Ligne d'Italie, pour la construction et l'exploitation des chemins de fer dès le port du Bouveret sur le lac de Genève à Sion, de Sion à la frontière d'Italie, soit Brigue, et du Bouveret à la frontière du Chablais, est par la présente déclarée nulle et non avenue.

2. Jusqu'à une nouvelle présentation d'un acte de conces-

sion y relatif et à sa ratification par la Confédération, la continuation de l'exploitation des sections construites du Bouveret à Sion et de Sion à Sierre, est provisoirement accordée sous réserve de l'observation de toutes les dispositions de la législation fédérale concernant l'exploitation de chemins de fer.

Si le Canton du Valais fait usage de cette autorisation, en se chargeant lui-même de l'exploitation ou en la remettant à un tiers, il est responsable envers la Confédération de l'observation des susdites dispositions législatives.

Berne, le 19 Septembre 1872.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le Président de la Confédération,

WELTI.

Le Chancelier de la Confédération,

SCHIESS.

B

EXTRAIT DU RAPPORT
DE LA COMMISSION DU CONSEIL DES ÉTATS
SUR LE RECOURS DE LA COMPAGNIE DE LA LIGNE D'ITALIE,
CONCERNANT LA DÉCHÉANCE
PRONONCÉE PAR L'ARRÊTÉ SOUS LETTRE A CI-DESSUS

(Traduction.)

Par lettres des 20 et 28 Septembre, M. de Lavalette recourt à l'Assemblée fédérale contre l'arrêté du Conseil fédéral du 19 Septembre 1872. Il demande :

1° Que le Tribunal fédéral soit déclaré compétent pour juger dans la cause, éventuellement ;

2° Que l'affaire soit portée devant le Tribunal arbitral prévu par l'acte de concession ;

3° Que l'Assemblée fédérale accorde un nouveau délai à la Ligne d'Italie pour fournir la justification financière et pour achever les constructions.

Dans une requête du 28 Septembre 1872, M. de Lavalette demande en outre que le Conseil fédéral, se fondant sur le recours pendant, suspende l'exécution de sa décision.

Mais, après avoir pris l'avis du Conseil d'Etat du Valais, et considérant les intérêts publics en jeu, le Conseil fédéral rejeta cette demande et statua, par arrêté du 14 Octobre 1872 :

« Le séquestre mis, le 21 Septembre 1872, par le Gouvernement du Valais sur la ligne d'Italie est provisoire- »

» ment maintenu. Le Gouvernement du Valais est responsable
» de l'administration provisoire. Jusqu'à la décision de l'As-
» semblée fédérale, la Ligne d'Italie, avec ses accessoires,
» demeure propriété de la Compagnie et ne peut être aliénée
» sans son consentement. »

Dans une troisième lettre, M. de Lavalette annonce qu'il adressera à l'Assemblée fédérale un mémoire détaillé. Mais malgré tous les délais accordés au recourant pour le produire, ce mémoire ne nous est, à cette heure, pas encore parvenu.

Votre Commission s'est demandée si l'on devait, pour ce fait, renvoyer la discussion. Elle ne le pense pas, car les motifs du recours ressortent suffisamment clairs des différentes pièces émanant du Conseil d'administration et qui se trouvent au dossier. En outre, le Conseil d'administration avait à sa disposition le temps nécessaire pour présenter le mémoire annoncé. Enfin, un renvoi serait des plus fâcheux, car on ne peut rester dans l'état actuel de provisoire jusqu'à la session d'été de 1873.

Examinons les motifs sur lesquels se base M. de Lavalette pour attaquer les procédés du Conseil d'Etat du Valais tendant à liquider la question par la déchéance de la concession.

Nous les trouvons en particulier dans les mémoires de M. de Lavalette du 25 Avril, du 16 Mars et du 28 Septembre 1872, ainsi que dans les lettres ci-dessus mentionnées et dans d'autres jointes au dossier.

Voici ces motifs :

« La Compagnie n'a pas pu observer les délais fixés, ayant été empêchée par la guerre franco-allemande et par la révolution de Paris, ce qui doit être considéré comme un cas de force majeure. Or, il est expressément statué à l'art. 5 du cahier des charges :

« La déchéance de la concession résultant d'inobservation

» des délais ne pourra avoir lieu lorsque le concessionnaire
» aura été empêché de remplir ses engagements par suite
» d'une force majeure bien dûment constatée. »

» Le Conseil d'Etat du Valais a reconnu lui-même que la guerre franco-allemande devait être considérée comme une force majeure et c'est ensuite de ce fait qu'il a volontairement prolongé le délai pour l'achèvement des travaux jusqu'en Juin 1871. Mais ce délai était trop court et M. de Lavalette a le droit de demander au Tribunal fédéral la fixation d'un délai plus long.

» En outre, toute la responsabilité de la non exécution de la section Loèche-Viége doit retomber sur le Canton du Valais lui-même, qui s'était engagé à construire cette section de la ligne. Le Canton du Valais avait du reste en mains des fonds, appartenant à la Compagnie, en suffisance pour en prélever la somme représentant les à-compte qu'aurait dû payer la Compagnie.

» La Compagnie possède les fonds suffisants pour continuer l'entreprise. Elle a construit pour plus de 20 millions de francs. Or, sur cette valeur on peut facilement trouver les capitaux nécessaires pour la continuation des travaux par une émission d'obligations, surtout si la France décrète une subvention pour le percement du Simplon, ce que l'on peut prévoir avec certitude.

» Une grande partie de la ligne étant déjà exploitée, la déchéance de la concession ne peut plus être prononcée. »

Nous répondrons à ces différents arguments, passant sous silence d'autres considérations mises en avant par M. de Lavalette, mais qui sont sans importance et dont la discussion nous mènerait d'ailleurs trop loin.

1° On ne saurait absolument pas admettre la compétence du Tribunal fédéral dans la cause. Ses compétences sont

exactement définies à l'art. 101 de la Constitution fédérale. Aucun des cas prévus ne se rencontre dans l'espèce.

2° Pour éviter des répétitions, nous traiterons la question de la compétence du Tribunal arbitral, prévu dans l'acte de concession, à propos de la discussion de la compétence de l'Assemblée fédérale.

3° La demande d'un nouveau délai pour l'achèvement des travaux, délai qui devait être fixé par l'Assemblée fédérale, n'est fondée ni en droit, ni en fait.

L'Assemblée fédérale ne peut avoir à se prononcer que sur la question de savoir si la ratification de la concession précédemment accordée doit être considérée comme nulle et non avenue ou doit être maintenue; en d'autres termes, si le recours de la Ligne d'Italie contre l'arrêté du Conseil fédéral est fondé ou non.

4° Une question plus importante est celle de savoir si la Compagnie peut invoquer la force majeure pour excuser l'inobservation des délais pour l'achèvement des travaux, fixés par l'acte de concession, et, dans ce cas, si c'est au Tribunal arbitral prévu par cet acte ou au Conseil fédéral à prononcer sur cette exception.

S'il s'agissait uniquement de savoir si la Compagnie de la Ligne d'Italie peut exciper de la force majeure, la question serait plus difficile et pourrait donner lieu à des opinions divergentes.

On pourrait penser que l'exception de la force majeure constitue une question de droit civil qui devrait être tranchée par une autorité judiciaire, surtout si l'on tient compte des art. 7, 8, 9 et 57 du cahier des charges.

D'un autre côté, votre Commission croit très douteux que la Compagnie soit autorisée en fait à soulever l'exception de force majeure. Il est établi que, suivant le cahier des charges,

la section Sierre-Loèche aurait dû être livrée à l'exploitation pour le mois de Mai 1870. Or, à cette époque, la guerre franco-allemande n'avait pas encore éclaté.

Nous n'examinerons pas si l'envoi d'experts fédéraux pour fixer les plans de la section Sierre-Loèche peut servir à la Compagnie de motif d'excuse pour l'inobservation des délais de construction primitifs et des sursis accordés plus tard. Les pièces ne donnent pas sur ces faits les renseignements suffisants.

Et, pour revenir sur l'exception de force majeure, après le traité de paix de Mars 1871, il fut accordé à la Compagnie une prolongation de délai pour l'achèvement des travaux, soit jusqu'en Juin 1871, plus tard jusqu'en Juillet 1872. La Compagnie n'a cependant pas pu observer ces délais, tandis que d'autres sociétés d'actionnaires, soit en Suisse, soit en Allemagne, ont, dès le traité de paix de Mars 1871, fondé ou achevé avec succès des entreprises et ont su trouver sur le marché les fonds nécessaires. Pourquoi n'en aurait-il pas été de même de l'administration de la Ligne d'Italie, si elle avait joui de quelque confiance ?

L'exception de force majeure ne nous paraît donc point fondée en fait, et nous pouvons d'autant mieux terminer ici ce chapitre que *l'Etat doit incontestablement avoir le droit de prononcer la déchéance d'une concession, lorsque la Compagnie concessionnaire ne peut pas fournir une justification suffisante de ses moyens financiers pour la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer et que ce droit lui est effectivement attribué.*

Dans tout cet acte de concession ratifié par la Confédération, les dispositions de la loi sur les chemins de fer sont expressément réservées. Il en fut de même lors de la ratification de la concession de la Ligne d'Italie, ainsi qu'il est dit

expressément à l'art. 4 du projet d'arrêté du 11 Décembre 1867 y relatif.

L'art. 11 de la loi sur les chemins de fer donne comme sanction à l'obligation de justifier des moyens financiers le retrait de la ratification fédérale.

L'art. 18, second alinéa, de la même loi, dit en outre :

« Le Conseil fédéral est juge de la valeur des cautions à fournir par les Compagnies pour assurer la continuation d'un chemin (art. 11). »

La compétence de l'Etat pour prononcer sur la question est donc expressément réservée, et le concessionnaire ne peut ainsi en appeler à un Tribunal arbitral pour ce qui concerne la justification financière.

Il n'est pas exact non plus que cette disposition ne soit applicable qu'aux chemins de fer dont les travaux ont simplement été commencés, mais qui ne sont pas déjà partiellement exploités, ainsi que la Ligne d'Italie. Il suffit de renvoyer au rapport de la Commission sur l'art. 11 de la loi sur les chemins de fer, rapport cité déjà par le Conseil fédéral. Il en ressort que le but de cette disposition est de donner à la Confédération les moyens *de se débarrasser, aussitôt que possible et sans grands inconvénients, d'entrepreneurs au bénéfice de la ratification d'une concession de chemin de fer et que l'on avait crus sérieux, mais qui n'ont point entrepris les travaux ou qui, après les avoir commencés, les laissent en souffrance, en un mot, de concessionnaires qui n'ont pas répondu aux espérances que l'on avait fondées sur eux.*

Les art. 7 et 8 de l'acte de concession de la Ligne d'Italie déclarent du reste expressément que, la déchéance de la concession étant fondée, elle peut s'appliquer aussi aux lignes qui sont déjà partiellement exploitées.

La compétence de la Confédération est donc absolument incontestable.

Votre Commission reconnaît en outre que, dans l'espèce, le Conseil fédéral avait le droit de prononcer de son chef l'extinction de la concession. L'arrêté fédéral du 20 Décembre 1867 laissait en effet au Conseil fédéral le soin de fixer les conditions spéciales sous lesquelles la concession serait accordée à la Ligne d'Italie. Le Conseil fédéral les a fixées par son arrêté du 15 Mai 1868. Il lui appartenait donc de juger si la Ligne d'Italie avait rempli les conditions fixées par lui, en particulier la condition expresse concernant la justification financière. Il va sans dire que le recours à l'Assemblée fédérale contre une décision du Conseil fédéral était réservé pour le cas où cette décision n'aurait pas été fondée en fait.

Mais, après mûr examen du dossier de l'affaire, votre Commission doit reconnaître que la déchéance est surabondamment fondée en fait.

Votre Commission est persuadée que depuis longtemps déjà la Ligne d'Italie n'était plus en état de remplir les obligations qui lui incombent ; les faits l'ont d'ailleurs prouvé. Et la Compagnie n'a certainement pas à se plaindre des procédés du Conseil d'Etat du Valais et du Conseil fédéral, qui ont montré à son égard beaucoup de patience et de longanimité.

Il faut enfin rétablir l'ordre, soit dans l'intérêt du public, soit dans l'intérêt de la Compagnie elle-même, aujourd'hui entièrement désorganisée. Il ne s'agit pas seulement du transit sur la Ligne d'Italie, actuellement compromis, mais l'honneur de l'Etat est engagé.

Votre Commission vous propose donc à l'unanimité :

D'écarter comme non fondé le recours du Conseil d'administration de la Ligne d'Italie contre l'arrêté du Conseil fédéral du 19 Septembre 1872.

Berne, le 17 Décembre 1872.

Au nom de la Commission :

Le rapporteur,

MOREL,

député du canton de Saint-Gall
au Conseil des États.

C

DISCOURS PRONONCÉ
PAR M. CERESOLE, PRÉSIDENT DE LA CONFÉDÉRATION,
LORS DE LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DES ÉTATS
SUR LES CONCLUSIONS
DU RAPPORT SOUS LETTRE B CI-DESSUS

(Séance du 21 Décembre 1872.)

Ce recours se présente, Messieurs, dans des conditions particulières. Il est formé par un étranger qui, prétendant agir au nom d'une société dont il ne produit aucun mandat, incrimine les membres du Gouvernement du Valais, les accuse de tentatives de spoliation, et conteste en même temps la compétence du Conseil fédéral dans une question de droit public.

M. de Lavalette doit-il être admis à soulever des questions de ce genre ? C'est ce que le Conseil fédéral pourrait contester, s'il ne tenait pas, bien plus que le recourant lui-même, à ce que le fond de cette affaire soit examiné par l'Assemblée.

Qui est M. Adrien de Lavalette ? Est-il réellement, comme il le dit, le directeur et le mandataire de la Compagnie de la Ligne d'Italie ? Cette question lui a été nettement posée par le Conseil fédéral. Nous l'avons invité à justifier des pouvoirs

en vertu desquels il dit agir. Jusqu'à cette heure, M. de Lavalette ne l'a pas fait. Il a fourni des allégués sans preuves. Il a prétendu être au bénéfice d'une prolongation de pouvoirs de la part d'une assemblée générale des actionnaires de la Ligne d'Italie, dont la date et le procès-verbal nous sont également inconnus. Il résulte, au contraire, de documents authentiques que nous avons sous les yeux, que les pouvoirs de M. de Lavalette sont expirés. L'art. 17 des statuts de la Ligne d'Italie, homologués par le Conseil d'Etat du Valais le 27 Juillet 1868, porte que l'assemblée générale se réunit chaque année dans le courant du mois d'Avril et que le Conseil d'administration peut convoquer des séances extraordinaires. Les art. 30 et 31 disent que les membres du Conseil d'administration sont nommés par l'Assemblée générale pour trois ans. Or, la dernière Assemblée générale a eu lieu le 31 Janvier 1869. Les fonctions de tous les administrateurs sont dès lors expirées depuis le 31 Janvier 1872. Mis en demeure de nous prouver que ses pouvoirs ont été prorogés, M. de Lavalette ne nous a rien prouvé. Il a pensé sans doute que la bonhomie helvétique se contenterait des affirmations dont il a toujours été prodigue. Je ne crois pas que ce soit le cas cette fois-ci.

Si vous étiez, Messieurs, un tribunal devant lequel le recourant vint plaider contre l'Etat du Valais, celui-ci aurait le droit de dire à M. de Lavalette : Vous ne justifiez pas de votre vocation; vous n'êtes pas dès lors le représentant légal et autorisé de la Ligne d'Italie; vous n'avez pas le droit d'agir en son nom, et nous demandons que vous soyez éconduit d'instance préliminairement à toute autre opération. Il n'y a pas un tribunal, français ou suisse, qui ne fit droit à cette réquisition.

Mais ni l'Assemblée fédérale, ni le Conseil fédéral n'entendent se placer sur ce terrain de procédure. Nous voulons

aborder le fond de cette affaire, et, bien que M. de Lavalette ait interjeté un recours téméraire sans même prendre la peine de l'appuyer d'un mémoire, nous voulons saisir cette occasion pour trancher les questions que ce recours soulève et pour faire cesser, autant qu'il dépendra de nous, le triste spectacle que nous donnent depuis vingt ans les chemins de fer dans le canton du Valais.

Il n'est pas inutile, Messieurs, de remonter à l'origine de la Ligne d'Italie et de suivre les phases diverses qu'elle a parcourues. On y constate de la part des autorités de notre pays une bienveillance qui va souvent jusqu'à la faiblesse; de la part des actionnaires et des obligataires, une crédulité et une imprévoyance sans exemple, et de la part de la Compagnie et surtout de son directeur, une audace qui ne recule devant rien, pas même devant des actes indéliçats et des mensonges effrontés.

J'ai sous les yeux un exemplaire imprimé et fort rare d'un premier projet de concession du chemin de Sion à la frontière sarde, que M. de Lavalette voulait faire adopter par le Valais en 1854. Ce document curieux et heureusement unique dans l'histoire des chemins de fer suisses renferme les deux articles suivants, que je cite textuellement :

« Art. 12. L'Etat s'engage à donner aux concessionnaires en toute propriété, à titre de subvention, deux mille hectares de forêts, pâturages ou terres susceptibles de cultures et dix mille hectares de terrain en friche ou déboisés et susceptibles de reboisements.

» *Il leur concède aussi la propriété des chutes d'eau et carrières qui ne sont pas exploitées dans le Valais, mais dans la limite de l'état qui sera dressé par le gouvernement pour être annexé aux présentes.*

» Art. 24. *L'Etat cède aux concessionnaires en toute propriété et par conséquent avec le droit d'y construire et d'y régler un tarif de service et de visite, le sol et les abords de diverses curiosités naturelles en Valais, les monts Rosa, Cervin, Monteleone, Lœffelhorn, Eggischhorn, Gorner-Grat, Pierre-à-Voir, Velan, les Dents du Midi, les Cornettes, les glaciers d'Hérens, de Viège, d'Aletsch, de Giétroz et du Rhône, les lacs de Fully et d'Orsières ; le tout avec exemption d'impôts pour le sol.*

» La délimitation des monts, glaciers et lacs et de leurs abords sera fixée et *cadastrée* à la diligence des concessionnaires par le Conseil d'Etat, et après s'être entendu avec les communes propriétaires actuels de ces fonds.

» La concession devra être régularisée pour l'époque de première inauguration du chemin de fer du Valais. »

Le Grand Conseil du Valais n'admit heureusement pas ces incroyables dispositions, mais on en trouve cependant la trace dans l'art. 25 de la concession votée le 4 Décembre 1854.

Cette concession et l'arrêté fédéral de ratification donnaient à la Compagnie un délai de quinze mois pour commencer les travaux. Ce délai ne fut pas observé, et, au printemps de 1856, le Conseil fédéral prononça une première fois la péremption de la concession. Sur un recours de la Compagnie, l'Assemblée fédérale approuva le 17 Juillet 1856 ce qu'avait fait le Conseil fédéral, mais prolongea en même temps jusqu'au 31 Décembre 1856 les délais d'exécution. C'est depuis cette date que l'ancienne Compagnie de la Ligne d'Italie s'est mise à l'œuvre. Elle a vécu jusqu'au 1^{er} Juillet 1865. Alors cette première Compagnie, à bout de ressources, et que M. de Lavalette avait eu la précaution de désarter quelque temps auparavant, fut forcée de remettre son bilan.

Pendant cet intervalle de huit ans, elle avait construit, du Bouveret à Sion, 70 kilomètres de chemin. Elle avait fait en outre dans la vallée d'Ossola des terrassements sur un parcours de 11 kilomètres environ, Pour faire ces travaux, elle a dépensé et dilapidé, au dire du gouvernement du Valais, 32 millions, y compris une commission de 900 000 francs que le fondateur aurait prélevée au commencement de l'entreprise sur un marché à forfait.

L'ancienne Compagnie de la Ligne d'Italie fut liquidée de 1865 à 1867. A cette époque, et pour le malheur de l'entreprise, M. Adrien de Lavalette rentra en scène et devint adjudicataire de l'entreprise pour 2 525 000 francs. Il fut mis en possession le 1^{er} Août 1867. C'est de cette date que courent les délais d'exécution de travaux qui lui furent fixés dans la nouvelle concession que le gouvernement du Valais eut la faiblesse de lui accorder.

Je ne veux pas rentrer dans le détail des difficultés sans nombre que fit l'adjudicataire pour l'exécution de son marché. Mais je rappellerai que l'Assemblée fédérale se refusa, le 20 Décembre 1867, à ratifier la nouvelle concession, tout en donnant dans ce but des pleins pouvoirs au Conseil fédéral. Celui-ci consentit, de guerre las, à accorder cette ratification le 15 Mai 1868, après s'être assuré que M. de Lavalette avait trouvé en France quelques nouvelles ressources. Cette ratification n'aurait pas eu lieu si le gouvernement du Valais ne l'avait pas demandée instamment. Le Conseil fédéral ne voulait pas, dans un moment où la société du Gothard approchait de son but, faire quoi que ce soit qui parût hostile au Simplon.

Le Conseil fédéral s'est trompé alors. Le plus grand obstacle au percement du Simplon, c'est M. de Lavalette. C'est lui qui a compromis et en quelque sorte ridiculisé cette belle

entreprise. Elle aura de la peine à s'en relever, mais elle s'en relèvera, je l'espère, avec le concours d'hommes sérieux, soit de notre pays, soit de l'étranger.

Quand M. de Lavalette parle dans ses écrits de l'hostilité et des intrigues dont il aurait été l'objet de la part de la société du Saint-Gothard, il cherche encore à en imposer au public. Tout le monde sait en Suisse que si le Gothard avait jamais craint la concurrence du Simplon, il avait un moyen infailible d'ajourner indéfiniment le percement du Simplon, c'était d'aider M. de Lavalette et sa compagnie à se maintenir en possession de la Ligne d'Italie.

Que s'est-il passé, en effet, Messieurs, depuis que le Conseil fédéral a ratifié le 15 Mai 1868 la nouvelle concession ? Profitant de l'ouverture d'un petit tronçon de 11 kilomètres parachevé à grand'peine entre Sion et Sierre, M. Adrien de Lavalette convoqua à son de trompe et au moyen de réclames incroyables les représentants du journalisme français à ces pitoyables journées dont on se souvient en Suisse sous le nom de *fêtes de Sierre*. C'est alors qu'on promit entre autres à de naïfs invités de Paris *des chasses à l'isard*. C'est alors que nous avons eu l'humiliation de voir un faiseur se servir de nos institutions, de la simplicité de nos mœurs, des splendeurs de notre nature, de toutes les choses que nous sommes habitués à aimer et à respecter, comme d'un moyen de réclame pour une opération véreuse et pour une misérable spéculation.

Chose incroyable ! Ces réclames grossières ne restèrent pas sans succès. En 1868, M. de Lavalette, appuyé, dit-on, par de hautes influences, fut autorisé à publier en France la souscription à un emprunt de 53 millions de francs en obligations d'une valeur nominale de 400 francs, au taux d'émission de 240. Chaque obligataire devait recevoir, outre son titre

d'obligation, une *action libérée*, et en outre on promettait le tirage d'une loterie de 3500 000 francs à répartir entre les obligations sorties les premières. En tête du prospectus de cet emprunt, M. de Lavalette eut l'impudence de faire figurer l'avis suivant :

« Cette émission est faite en vertu d'une *loi spéciale votée* dans l'intérêt de la Compagnie et du chemin de fer du Simplon, *lé 4 septembre 1868, par le gouvernement suisse.* »

Dans un but facile à deviner, le trop peu scrupuleux directeur de la ligne d'Italie confondait intentionnellement une autorisation que le Valais avait eu la faiblesse de lui accorder avec une loi fédérale qui n'a jamais existé. Le Conseil fédéral dut intervenir pour faire cesser cette manœuvre.

L'emprunt de 1868 paraît avoir donné à M. de Lavalette de 3 $\frac{1}{2}$ à 4 millions. Il y avait à peu près de quoi, non pas percer le Simplon, mais servir les lots de la loterie si pompeusement annoncée dans tous les journaux de l'Europe. Est-il nécessaire de dire que cette loterie n'a jamais été tirée ?

A plusieurs reprises, M. de Lavalette a cherché à calmer l'impatience des obligataires par les promesses les plus fallacieuses. Dans une circulaire du 14 Juillet 1869, après avoir parlé de nouveau de prétendus obstacles suscités par le Gotthard, il annonce que l'assemblée générale sera convoquée prochainement pour assister au tirage des obligations et que les porteurs de ces titres pourront, en attendant et dans un bref délai, *voir gratuitement au siège de la Société à Paris un million de francs en or destiné au service de la loterie !* Il en fut de cette promesse comme des autres ; mais elle peint l'homme. Il est impossible de se moquer plus effrontément des créanciers qu'on dépouille.

Dans un autre document, M. de Lavalette, spéculant sur l'ignorance dans laquelle ses créanciers, pour la plupart Français, sont de nos circonstances locales, annonce que ses obligations ont été cotées à la *Bourse de Sion*, qui n'a jamais existé.

L'article 15 du cahier des charges imposé en 1867 à M. de Lavalette par l'Etat du Valais fixait les délais péremptoires dans lesquels il devait exécuter les divers tronçons de la ligne restant à construire.

La section de Sierre à Loèche devait être achevée dans le délai de deux ans dès la mise en possession, soit le 1^{er} Août 1869.

Loèche-Viège devait être fini le 1^{er} août 1870, et Viège-Brigue le 1^{er} août 1871.

Aucun de ces délais n'a été observé, et la première section, celle qui aurait dû être livrée à la circulation il y a bientôt deux ans et demi, est aux trois quarts inachevée.

Si, en vertu d'une convention spéciale, l'Etat du Valais n'avait pas fait construire deux petits tunnels et exécuté quelques travaux le long du Rhône, il n'y aurait rien de fait.

Quelle est actuellement la situation de la Compagnie?

Elle possède environ 80 kilomètres de ligne en exploitation. Ces 80 kilomètres et le matériel fixe et roulant qui y est attaché, ont absorbé les 32 millions réalisés par l'ancienne Compagnie, plus les 3 ¹/₂ millions environ produits par le scandaleux emprunt de 1868. Il résulte de documents officiels que le rendement net annuel de la ligne est de 160 000 fr., représentant à 5 % une valeur commerciale d'un peu plus de trois millions. Le matériel roulant, en général en mauvais état, est évalué de 7 à 800 000 fr., lesquels sont compris dans les trois millions ci-dessus. M. de Lavalette et sa Compagnie ont donc eu le talent de dépenser

plus de 35 millions pour créer un chemin qui n'en vaut pas 3 $\frac{1}{2}$.

Bouveret-Sion a coûté pour expropriations et travaux 15 millions, Sion-Sierre 1 $\frac{1}{2}$ million, et les travaux faits entre Sierre et Loèche ne valent pas, à dire d'experts, plus d'un million. Cela fait un total de 17 $\frac{1}{2}$ millions de dépenses plus ou moins justifiées, c'est-à-dire la moitié de la somme encaissée par la compagnie depuis 1854. Qu'est devenu le reste? C'est ce que je ne me charge pas d'expliquer.

Je ne cite qu'un trait : les frais seuls de *publicité* faits pour lancer l'emprunt de 1868 se sont élevés, au dire des initiés, à *deux millions*!

Il est temps, Messieurs, que ces scandales aient un terme, et M. de Lavalette ne s'est que trop joué de la patience des autorités suisses et de la bonhomie de ceux qui ont versé des fonds dans l'entreprise dont il était le chef. Le gouvernement du Valais s'est enfin décidé à nous dénoncer les retards qu'a mis la Compagnie de la Ligne dite d'Italie dans l'exécution de ses travaux, et son impuissance notoire et constatée de faire face à ses engagements. Nous avons retiré la ratification fédérale que nous avons accordée en 1868.

Vous connaissez notre arrêté et les motifs qu'il invoque ; vous connaissez également le recours de M. de Lavalette. Ce recours n'est pas sérieux. La force majeure provenant de la guerre, que le recourant allègue pour excuser ses énormes retards, n'a aucun rapport avec des travaux qui auraient dû être achevés en 1869, c'est-à-dire un an avant la guerre. Si jamais déchéance prononcée contre un concessionnaire a eu sa raison d'être, c'est celle que nous avons prononcée contre la Compagnie de la Ligne d'Italie.

M. de Lavalette a manqué à tous ses engagements. Il a com-

promis les intérêts publics et privés qui lui avaient été confiés. Il a retardé, sinon ruiné définitivement l'entreprise du Simplon, qui devait réaliser les espérances d'une partie considérable de la Suisse, et qui, par conséquent, a droit à la sollicitude des autorités fédérales.

Cet état de choses ne peut pas durer plus longtemps. Le Valais le tout premier est intéressé à voir sortir son chemin de fer de l'état misérable dans lequel il croupit. Ce canton a été rudement frappé depuis quelques années dans ses intérêts financiers. Il faut qu'il fasse des efforts énergiques pour rentrer dans une situation normale. La Suisse entière a vu avec satisfaction ce qui a été tenté dans ce sens par le Gouvernement du Valais. Le Conseil fédéral le secondera de tout son pouvoir. Mais il faut que ces efforts soient persévérants. Il ne faut pas qu'à la première offre faite par un spéculateur quelconque le Valais se lance de nouveau dans des affaires véreuses et compromettantes.

Le Conseil fédéral plaint les victimes de la Compagnie de la Ligne d'Italie. Il prendra toutes les mesures nécessaires pour que leurs intérêts soient sauvegardés autant que cela est encore possible. Nous n'avons pas besoin de vous assurer, Messieurs, que le Conseil fédéral, aussi bien que le gouvernement du Valais, tiendra la main à ce que la liquidation qui va avoir lieu soit parfaitement honnête. Nous ne sommes pas des spoliateurs, et nous ne prendrons pas même la peine de renvoyer cette accusation à M. de Lavalette. Une fois que les autorités fédérales et cantonales auront remis de l'ordre dans l'administration du chemin de fer du Valais, et quand cette affaire sera reconstituée sur un pied régulier et solide, alors les sympathies qui se sont manifestées des deux côtés des Alpes en faveur du percement du Simplon s'éveilleront de

nouveau, et alors aussi le Conseil fédéral sera heureux de prêter, dans les limites tracées par notre droit public, son concours à cette grande entreprise.

Dans sa séance du 21 Décembre 1872, le Conseil des Etats a rejeté à l'unanimité le recours de la Compagnie de la Ligne d'Italie.

Le Conseil national a pris la même décision dans sa séance du 23 Décembre 1872.

D

Par jugement du 7 Avril 1874 du Tribunal de commerce de Turin, sur la réquisition de l'administration générale des travaux publics du Royaume d'Italie, la Compagnie de la Ligne d'Italie a été déclarée déchue de tout droit découlant de la concession du chemin de fer dès Arona à la frontière suisse (Vallée de l'Ossola), qu'elle avait obtenue par la loi du 12 Juin 1857, et un solde de 200 000 fr., provenant du cautionnement de la dite Compagnie, a été adjugé à l'Etat.

E

Le jugement ci-dessus a été confirmé et est devenu définitif par arrêt de la Cour d'Appel de Turin du 2 Juillet 1875.

F

Par jugement du 29 Janvier 1878, rendu sur la réquisition de l'administration générale des travaux publics du Royaume d'Italie, le Tribunal de commerce de Turin a attribué à la dite Administration les terrains appartenant à l'ex-Compagnie de la Ligne d'Italie et les travaux exécutés par elle dans la Vallée de l'Ossola pour une valeur estimative de 800 000 fr., et cela à titre de dommages-intérêts dûs à l'Etat à raison de l'inexécution des engagements que la Compagnie avait pris vis-à-vis de lui.

G

La Compagnie actuelle du chemin de fer du Simplon, qui a son siège à Lausanne, est devenue adjudicataire du chemin de fer dit de la ligne d'Italie en date du 16 Mars 1874, et la concession de ce chemin de fer lui a été transmise par arrêté du Conseil fédéral du 22 avril 1874.

La Compagnie du Simplon a ouvert à l'exploitation la section Sierre-Loèche le 15 Juin 1877 et la section Loèche-Brigue (pied du Simplon) le 1^{er} Juillet 1878.

H

EXTRAIT DU RAPPORT PRÉSENTÉ AUX ACTIONNAIRES
PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU SIMPLON
POUR L'EXERCICE DE 1876

« La déchéance que les autorités suisses ont prononcée contre la Compagnie de la ligne d'Italie, a lésé, il est vrai, des intérêts français respectables, mais cette mesure, que les lois suisses légitiment et que l'impuissance de l'ancienne Compagnie à faire face à ses engagements rendait indispensable, n'empêchera pas la Compagnie actuelle d'examiner en temps opportun de quelle manière les actionnaires sérieux et effectifs de la ligne d'Italie pourraient être admis au bénéfice d'un arrangement qui les ferait participer d'une manière équitable aux avantages et à la mieux-value qui résulteront du percement du Simplon. Autant nous sommes résolus à repousser toutes les réclamations provenant d'Administrateurs qui ont abusé de leur position, autant nous serions disposés à tenir compte des pertes subies par ceux qui n'ont à se reprocher qu'un excès de confiance et de crédulité et cela bien qu'une faible partie seulement des capitaux qu'ils ont engagés dans cette entreprise ait reçu un emploi utile. »
